EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 3

Nº 3

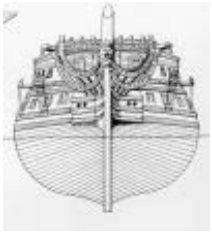
Mayo de 2003

Revista de Modelismo Naval no profesional

Tirada: 213 suscriptores

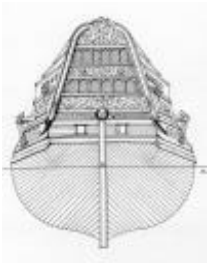
Nº3

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden alfabético)

José Antonio García Merino
Borja García Cabellos
Pedro Mangado
Ángel Martínez-Conde



Maquetación y editorial:

Borja García Cabellos

Índice:

Editorial	***1***
Francis Drake y el "Golden Hind". El navegante y el corsario.	***2***
Bibliografía naval comentada (II)	***9***
Historia de una estafa.	***15***
Como forrar la cubierta de un barco.	***20***
CARTAS AL DIRECTOR	***23***

EDITORIAL

Llega el verano, y con el muchos de nosotros podremos dedicar más tiempo a esta fabulosa afición que es el modelismo, mientras que otros, y seguro que les pesa, no podrán dedicarle siquiera un minuto.

Pero lo importante es intentarlo. También es una época estupenda para que quien se acerca a disfrutar de su tiempo libre a la costa, sea cual sea esta, aproveche para, cámara de fotos en mano, tomar datos e ideas para nuevos modelos, tanto de embarcaciones tradicionales, como de barcos de pesca, e incluso, por que no, si hay un poco de suerte, de alguna de las fabulosas reproducciones o restauraciones de barcos antiguos que por esos lares pueden hallarse:

A saber, así en un primer intento se me ocurre citar el Vasa, que se encuentra en el museo que lleva su nombre en Estocolmo, el Victory, en Londres, el Charles W. Morgan en el puerto de Mystic, en Conneticut, La fragata USS Constitution, la réplica sita en Miami de la famosa Bounty, la Standard Rusa y por supuesto, quien tenga la oportunidad, y la suerte, podrá darse un paseo cerca e incluso dentro de alguno de los muchos barcos escuela que hay en los mares, y que en ocasiones permiten el acceso de visitantes.

Todas ellas son excelente oportunidades para tomar notas, hacer apuntes y fotografías que posteriormente formen parte de la documentación de nuestros proyectos.

Por tanto, con la esperanza y el deseo de que todos paseéis unas fantásticas vacaciones, os dejamos con esta nueva entrega de vuestra revista.

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.

La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores.

FRANCIS DRAKE Y EL "GOLDEN HIND", EL NAVEGANTE Y EL CORSARIO.

José Antonio García Merino

Un día se me ocurrió pensar que podía hacer la maqueta de un barco, me fui a una tienda especializada de Madrid y les dije: Quiero hacer el modelo de un barco, pero no tengo ni idea, por lo que tiene que ser una cosa muy sencilla. Muy bien, me dijeron, aquí tiene un plano muy sencillo, y me enseñaron uno – muy malo, por cierto, según he podido comprobar posteriormente – que era del "Golden Hind", de Francis Drake, yo no sabia nada sobre este buen señor, quien fue, lo que hizo, que meritos tenia para que hubiera un plano de su barco que se vendiera, etc. Yo no se como se hace esto, dije. Es muy fácil, me respondieron, ve, y me enseñaron una falsa quilla, con sus cuadernas puestas, cuatro tracas y un cintón ya colocados. Es muy sencillo, insistieron. Me compre una sierra de marquetería, dos pelos de repuesto, un tablero de contrachapado español de 3 mm y aquella noche me acosté a las dos de la mañana serrando como un loco las cuadernas y la falsa quilla. Ahora tengo el barco a la vista y la verdad, peores los he visto en alguna exposición, no esta tan mal como podría suponerse. En casa me decían: ¡Precioso, ponlo en una vitrina! Mi hermano me lo quería comprar, lo que hace el no entender.

Años mas tarde encontré en una librería de Madrid un manual de construcción del "Golden Hind" con unos planos elaborados sobre documentos del Museo Británico, por un arqueólogo naval inglés, que estaba especializado en navíos de la época Tudor, lamentablemente perdí mi plano de iniciación y este otro que he vuelto a encontrar en Internet en el la pagina web:

http://shipyardtable.by.ru/draw/index.htm

Pues bien, voy a intentar explicar un poco quien fue este Francis Drake y lo que hizo.

Nunca se ha podido determinar exactamente la fecha de su nacimiento. Se supone que haya sido alrededor de Febrero o Marzo de 1540, en Buckland Abbey, en Crowndale, cerca de Tavistock, en el condado de Devon, Inglaterra. Era el mayor de doce hermanos, hijos del reverendo Edmund Drake, que era predicador en un astillero. Se dice que era rubio, de estatura mediana, con buen humor, pero enérgico en el ejercicio del mando, fanfarrón pero respetuoso de las vidas humanas y de los indígenas. No mataba si podía evitarlo. La historia de su vida tiene una azarosa cronología. Así tenemos:

1549.-La familia se traslada desde Devon a Thames, Midway, Inglaterra

1566.-Primer viaje hasta el Golfo de Méjico. El fin de la expedición fue el piratear las naves que venían de América cargadas de oro y plata.

1569.-Se casa con Mary Newman el 4 de Julio

1570.-Realiza un viaje de reconocimiento a las Indias

1572.-Saquea la ciudad Nombre de Dios (Panamá). Ataca a la Flota de Indias que estaba fondeada en el puerto, apoderándose de su carga de tesoros.

1574.-Marcha a Irlanda en defensa de la Reina Isabel contra los sublevados, alistando tres naves

1577.-Zarpa de Plymouth con las naves: Pelican, Elizabeth, Swan, Marigold y Benedict

1578, 20 de Junio. En Puerto San Julián, el Capitán Thomas Dougthy es condenado y ejecutado por amotinamiento. Los galeones Swan y Cristopher quedan destrozados. El galeón Pelican es rebautizado como Golden Hind.

1578, 20 Agosto. Entra en los Estrechos de Magallanes, tarda 16 días en cruzarlo

1578, 6 de Septiembre. Llega al Océano Pacifico

1578, 30 de Septiembre. Se hunde el Marigold. El Golden Hind y Elisabeth recorren 300 millas a causa de los vientos del sur procedentes del Cabo de Hornos.

1578, 7 de Octubre. Los violentos chubascos separan los galeones Golden Hind y Elizabeth, pero vuelven a reencontrarse.

1578, 5 Diciembre. Incursión sobre Valparaíso (Chile). Captura un buque español que transportaba oro, plata y vinos. En Arica (Chile) se apodera de una gran cantidad de plata en barras y persigue a un galeón español hasta las costas de Panamá donde lo saqueó y obtuvo un botín valorado en 90.000 libras esterlinas.

1579, 1 de Marzo. Se apodera del galeón Cacafuego que transportaba 80 libras de oro, 13 cofres de monedas “de a ocho”, 26 toneladas de plata, joyas y perlas.

1579, 15 de Abril. Llega a América Central.

1579, 1 de Junio. Sube hasta la latitud 48.ºN (ahora Vancouver, Columbia británica, Canadá)

1579, 23 de Julio. Deja Nueva Albión (San Francisco, Alta California)

1579, 16 de Octubre. Llega a las Islas Filipinas

1579, 3 de Noviembre. Alcanza las Islas de las Especias (Islas Molucas). Establece relaciones comerciales con el Sultán de Termate, embarca seis toneladas de nuez moscada, vainilla y clavo.

1580, 26 de Marzo. Llega a la Isla de Java, cruza el Océano Indico, atraviesa el Cabo de Buena Esperanza y bordeando la costa inicia el regreso a Inglaterra

1580, 26 de Septiembre regresa a Plymouth. Así el capitán Drake y su gente después de dos años y diez meses, que tardaron en dar la vuelta al mundo, recibieron la gloria de ser los primeros navegantes ingleses que lo hacían. El relato de las proezas de Drake produjo gran

entusiasmo en Inglaterra, aunque el embajador español en Inglaterra formuló una protesta que la reina desestimó sobre todo porque había recibido 300.000 libras esterlinas de Drake, al que poco tiempo después lo invistió Caballero, dándole el espaldarazo con la espada de un embajador que estaba en su presencia y diciendo: "vengo tras la cabeza mas buscada por los españoles". En este tiempo las expediciones de Drake habían generado un 4.700 % de beneficio a sus patrocinadores.

1581.-Es nombrado alcalde de Plymouth, donde tiene su estatua.

1583.-Fallece su esposa Mary

1584.-Expedición a las Indias Orientales. Es elegido miembro del parlamento

1585.-Se casa con Elisabeth Sydenham.

1587.-Por orden de la Reina Isabel I Tudor ataca a la flota española que estaba formándose en la bahía de Cádiz para integrarse en la Armada que atacaría Inglaterra.

1588.-Batalla con la Armada de Felipe II. Junto con Lord Howard manda la flota inglesa.

1589, 18 de Abril. Zarpa de Plymouth y ataca La Coruña para apoderarse de las naves que venían de las Indias y al no encontrarlas se dirige a Peniche (Portugal), tratando posteriormente de atacar Lisboa.

1590,- Drake y Hawkins marchan hacia el Caribe con una flota de 26 navíos y 2.500 hombres y hasta 1595 se dedican a saquear y atacar los puertos españoles y toda clase de buques consiguiendo grandes fortunas. Hawkins muere el 11 de Noviembre de 1595 de fiebres a la altura de Puerto Rico.

Drake era conocido en España como el "azote de Dios" porque fue siempre implacable enemigo de todo lo hispano y lo católico. En las ciudades costeras sembró el terror.

Al decir de los ingleses Francis Drake ha sido uno de los grandes marinos que ha conocido la historia. Su capacidad náutica superaba la de cualquiera de su época, la cual, unida a su natural audacia y valentía, le llevaron a ser el segundo hombre que hizo la circunnavegación del mundo.

La ultima vez que estuve en Londres visité la abadía de Westminster, donde esta enterrado todo el que en Inglaterra ha sido alguien, y le pregunte a un dean, de los que están por allí para orientar e informar al público: "Excuse sir, where is Sir Francis Drake". Yo llevaba la maligna intención de pisar su tumba. El dean consultó un catalogo y me contestó: "I'm sorry sir, but Sir Francis is n´t here", posteriormente me enteré que el 28 de enero de 1596, Drake, que estaba enfermo de disentería, amaneció con fiebre y tras un agravamiento súbito falleció a las siete de la mañana del día siguiente. El 30 de enero, Sir Thomas Baskerville, último de los comandantes de la flota británica, levó anclas y lo sepultó en las aguas de Porto Bello (Panama).

Al morir, contaba 56 años de edad y 40 en el mar. Lope de Vega, nuestro gran dramaturgo del Siglo de Oro, le dedicó a sus hazañas el poema "La Dragontea".

El "Golden Hind" (Cierva Dorada) o Hinde como lo denominan otros autores, antes "Pelikan", recibe su nombre de la figura que aparece en el escudo de armas de

la familia de Lord Christopher Hatton, que fue quien financió su viaje.

Era un galeón botado hacia 1560, de unas 100 toneladas, de tres palos y bauprés con cebadera, velas cuadras y en el palo mesana una entena con vela latina al tercio. Tenía unos 26 m. de eslora (desde el bauprés), 4,30 m. de manga y 2,80 m. de calado. Su tripulación estaba formada por 48 hombres. A bordo existía una férrea disciplina con severos castigos.

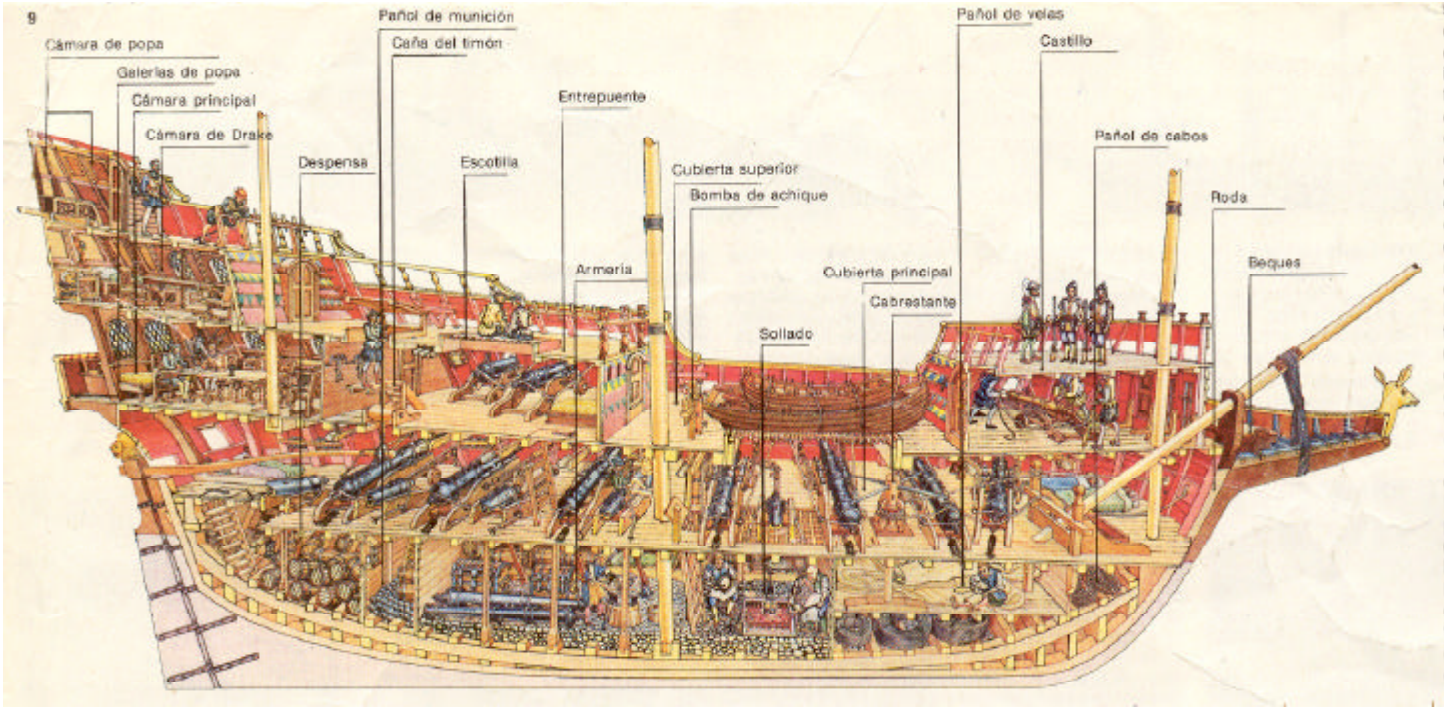
Considero que es un modelo relativamente fácil de hacer sin grandes complicaciones. Resulta un modelo de unos 50 cm. de largo, muy vistoso. Utilicé contrachapado español de 3 mm. para la falsa quilla y cuadernas y para el forrado del casco listones de pino de 4 x 2 mm. En las vergas y palos utilicé redondos de 3, 4 y 5 mm. Para las cubiertas del castillo de proa, combes y alcázar usé contrachapado finlandés de 2 mm., la tablazón de las cubiertas las simulé rayándolas con un bolígrafo negro de punta fina.

Personalmente lo que mas quebraderos de cabeza me dio fue hacer las cofas redondas y las arraigadas de los obenques a las cofas y los obenques a los masteleros, no hice los racamentos para izar y arriar las vergas porque lo considere dificilísimo para mi escasa habilidad manual (por no decir nula).

Casi todas las firmas que se dedican al modelismo naval tienen en su catalogo un modelo del navío “Golden Hind”, bien en plástico (Revell), en kit de montaje o mediante planos.

Todas coinciden en lo esencial; sin embargo, hay algunas diferencias entre todas ellas y fundamentalmente está en la decoración, al referirme a las diferencias existentes lo hago tomando como referencia el modelo del Museo Británico.

En la proa lleva el mascarón de la Cierva Dorada tallado al completo y en otras solo figura la cabeza. El espejo de popa lleva el escudo de Inglaterra con el león y el unicornio; otras lo decoran con la Cierva



Dorada y otras, lo dejan en blanco. Ninguna decora las velas. La vela de gavia del mayor lleva la rosa de los Tudor con corona real y flanqueándola las letras E y R (Elisabeth Regina). La vela de velacho del trinquete lleva una cruz en rojo.

Lleva unos simples mastelerillos con las banderas y gallardetes, estos con galleta.

El pintado del modelo se ha hecho con

esmalte sintético mate. Todas decoran las bordas, con triángulos de distintos colores, sin ponerse de acuerdo en cuales son estos, que deben ser verdes y rojos y verdes y amarillos y en el sentido que deben tener, vertical y no horizontales.

Esta decoración de las bordas la encontramos en otros navíos ingleses con muy poca diferencia en años de botadura, así en: “Revenge”, de 1580, galeón de cuatro palos con el cual Francis Drake atacó a la Armada española enviada por Felipe II en 1588 para invadir Inglaterra; “Ark Royal” de 1587; el “Myflower” de 1615 en el que los “pilgrins” ingleses llegaron a Cabo Cod, en el estado de Massachusets en el Nuevo Mundo fundando la primera colonia inglesa en América, y el “St. Michel”, de 1668, si bien ya muy distanciado en el tiempo, igualmente galeón de cuatro palos, entre otros.

Lleva una galería, con dos arcos, alrededor de la popa pero tampoco hay acuerdo en la decoración de la misma, que debe estar dividida en cuarteles con la rosa Tudor y la flor del espino, sobre fondos azules y amarillos alternados.

Tres cosas me llamaron especialmente la atención, el palo bauprés, el alcázar de popa y la situación del timonel:

El palo bauprés en contra de lo que yo pensaba no esta situado en la línea de crujía del buque, sino a la derecha de su situación teórica. Estuve comprobando el plano pensando que era un error pero el plano era correcto. Igual me ha sucedido en el “Myflower” y “Revenge”. La proa se prolonga por debajo del bauprés, con un enjaretado que al decir de los “entendidos” servia para que la tripulación se aliviase de sus necesidades fisiológicas

El otro tema que todavía no acabo de comprender se refiere al alcázar de popa, este tiene tal inclinación que difícilmente podrá una persona permanecer de pie incluso con mar bella, no digo nada si esta se encuentra algo movida. Además tiene una borda bajísima, que llega aproximadamente

a medio muslo. La misma cuestión se plantea en el “Myflower” y “Revenge”

Finalmente, tenemos el tema del timonel, este va situado en un pequeño habitáculo colocado en la base del alcázar de popa, desde el cual, se dice, podía ver perfectamente el puente y el velamen. La barra horizontal del timón estaba provista de una prolongación vertical, llamada pinzote, que hacia más fácil el movimiento del timón, en cierto modo parecido a la barra de mando de los aviones de combate. Personalmente creo que el timonel tal vez viera el puente y las velas pero lo que no podía ver era lo que había delante del buque dado que se lo impedía el castillo de proa, por lo que se tendría que auxiliar por algún vigía situado en las cofas o un marinero en el castillo de proa.

Lleva vigotas redondas aunque personalmente considero que las vigotas deben ser de forma triangular o en forma de pera, las cuales, sobre la mesa de guarnición, van sujetas al casco con cadenotes. Lleva gatas y las anclas sujetas en los obenques del trinquete. La pala del timón va sujeta al casco con cadenas.

Escudo de Armas de Francis Drake adoptado al ser nombrado Caballero por la Reina Isabel I. Obsérvese que sobre la cimera lleva una bola del mundo y coronando esta lleva un galeón

La obra viva del casco va pintada en un blanco sucio, un blanco grisáceo, dando el aspecto del sebo con el cual se impregnaba la flotación para evitar el ataque del gusano marino xilófago “teredo navalis”que, siglos mas tarde, daría lugar a la aparición y pintado con las patentes anti-incrustantes.

Del primer cintón al segundo va pintado en un marrón oscuro. A partir del segundo cintón va pintado en un color crema, beige. Las portas de los cañones en negro. Todos los cintones en azul oscuro. Los palos, con reatas, en amarillo claro.

Otro aspecto en el que no coinciden los fabricantes es en el numero de las piezas de artillería, hay quien considera 16 culebrinas de 16 libras en una primera batería y 14 medias culebrinas de 9 libras en una segunda batería, otras firmas lo considera con 18 culebrinas: 14 de 16 libras en una segunda batería y 4 medias culebrinas en cubierta, opinión que parece la mas acertada, sobre las bordas del alcázar y el castillo de proa lleva 2 falconetes.

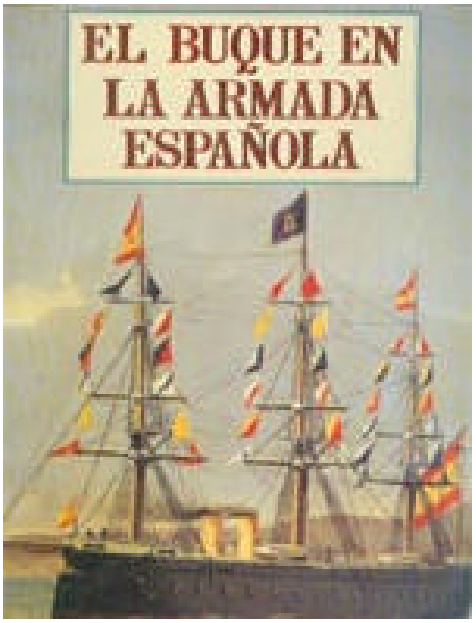
BIBLIOGRAFIA NAVAL COMENTADA (II)

Por Pedro Mangado

En la primera entrega de este articulo dejamos por ver muchos y muy buenos libros navales, algunos de ellos importantes. Con esta parte termino el repaso a mi biblioteca naval, siendo totalmente valido lo dicho en la primera parte. Solo me queda esperar que os sirva.

REFERENCIA Y ARQUITECTURA NAVAL

EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA Varios Autores. Editorial Silex, 1999. 501 págs.



Que decir que no sepamos sobre este libro, creo que casi todos lo tenemos y lo consultamos continuamente. Con una enorme cantidad de ilustraciones y esquemas, repasa la gran mayoría de los tipos de barcos que han servido en nuestra armada y al final de cada capítulo hay un pequeño monográfico sobre un buque en concreto representativo del periodo en cuestión. También hay al final una lista de buques de la Armada de los siglos XVIII, XIX y XX, unas láminas sobre uniformes y un pequeño vocabulario.

Estupendo y muy recomendable para todos a los que centramos nuestra afición en buques españoles. Lo único que se echa de menos es que no entre en más profundidad en algunos aspectos, pero supongo que entonces saldría un tomo de proporciones gigantescas.

LA GALERA EN LA NAVEGACIÓN Y EL COMBATE F. Olesa Muñido. Junta ejecutiva del IV Centenario de la batalla de Lepanto. Madrid 1971. 2 tomos

Se editó en el 4º centenario de la batalla de Lepanto. El primer volumen describe MINUCIOSAMENTE una galera parte por parte y dando un vocabulario propio de la construcción de estos hermosísimos barcos más o menos como los libros de “Anathomy of...” a los que nada tiene que envidiar.

El segundo tomo es sobre como eran los combates con galeras, que dispositivos utilizaban y cual era su potencia y alcance de fuego. Este segundo tomo es poco útil para el modelista, pero entretenido y curioso.

Me parece una obra definitiva sobre galeras. Muy recomendable para el que vaya a hacer un modelo, y además no es cara. Quizás el único inconveniente sea la carencia casi absoluta de ilustraciones.

LAS MARAVILLAS DEL ARTE NAVAL León Renard. Editorial París-Valencia. Edición facsímil de la de 1866. 295 págs.

Un librillo de una fascinante editorial especializada en la edición de facsímiles baratos de libros antiguos. Este en cuestión está curioso, pero poco más. La mayor ventaja que tiene es su precio, porque los grabados dejan bastante que desear desde el punto de vista histórico y de la arquitectura naval, y su aplicación al modelismo es casi nula.

Aparecen cosas curiosas como la "descripción" del barco de Ramsés II (¡A saber de donde la han sacado!)

LOS NUDOS DECORATIVOS PASO A PASO Peter Owen. Editorial Tutor, 1998. 140 págs.

Con seguridad no es el mejor libro de nudos que existe, ni muchos de los nudos presentados tienen aplicación ni náutica ni modelística. Pero explica muy bien el paso a paso de muchos nudos -algunos muy bonitos- y no esta mal como introducción al tema, ni como entretenimiento mientas se seca el barniz.

PESQUEROS ESPAÑOLES Juan Carlos Arbex. Ministerio de Agricultura, 1986. 370 págs.

Tomazo enorme y, para mi de total referencia.

Empieza con un par de capítulos de introducción y construcción naval muy instructivos. Luego examina en mayor o menor profundidad las distintas embarcaciones que se usan para la pesca ordenándolas por regiones marítimas. Se ocupa fundamentalmente de las embarcaciones tradicionales y lo más moderno que sale es la polivalente del Cantábrico. Acaba con un capitulo-ladrillo sobre la ordenación pesquera en 1985 que, honradamente, no he tenido paciencia para acabar.

A lo largo de todo el libro hay datos curiosos como la manera de poner matricula a los barcos, los distintos nombres que se le dan (como "Neutrón", "Los dos titis" o "El eterno Don Juan") y las artes tradicionales de pesca como el cerco o la almadraba.

MODELISMO

MODELISMO NAVAL 1: TEORÍA Y PRACTICA Theodor Vieweg. Cúpula, 1998. 140 págs.

El primero de los cinco volúmenes que la editorial Cúpula tiene dedicados al modelismo naval. En él se trata sin demasiada profundidad una panorámica general del modelismo naval, haciendo hincapié en el radiocontrol.

Merece la pena destacar el análisis que hace de los planos y como interpretarlos, que, sin ser una maravilla, es lo suficientemente sensata para conseguir una primera aproximación de manera clara al tema.

En los otros capítulos se centra en los distintos métodos de construir un casco, el equipamiento del radiocontrol y los métodos de transmisión, pero todo de manera un poco confusa. Todas las ilustraciones, que no son muchas, son en blanco y negro.

MODELISMO NAVAL 2: DETALLES Y EQUIPAMIENTO Theodor Vieweg. Cúpula, 1998. 148 págs.

El segundo de los volúmenes de esta colección se centra, como reza el subtitulo,

en el detalle y equipamiento de los buques, pero, ojo, solo en los del s.XX, de los anteriores ni una sola línea. Eso si, es un minitratado sobre pescantes y manguerotes de ventilación.

En cuanto al formato sigue la línea del primer volumen en cuanto a la relativa confusión y la escasez de iconografía.

MODELISMO NAVAL 3: MODELOS DE BUQUES A VELA Camil Busquets.. Cúpula, 1999. 235 págs.

Este si que si. Es un magnifico libro escrito con mucho conocimiento, sistemática y claridad expositiva. Yo lo he leído no menos de una docena de veces.

Aclara todas (o casi todas) las dudas que le pueden acometer a un modelista novel a la hora de enfrentarse a sus primeros modelos. Y lo digo en plural porque también es perfectamente valido para el segundo y el tercero. También tiene vigencia a la hora de consultar cuando se tiene más nivel.

El planteamiento general corresponde a la construcción paso a paso de un kit, pero es que empieza por la decisión de que tipo de kit es mejor y porqué. Y de ahí "p´adelante" a través de una serie de capítulos donde se desarrolla de forma más o menos exhaustiva el proceso de construcción incluyendo técnicas y trucos.

En mi opinión es inmejorable a nivel básico-medio y las ilustraciones son claras, abundantes y bien elegidas.

MODELISMO NAVAL 4: MODELOS RADIOCONTROLADOS Camil Busquets. Cúpula, 2000. 222 págs.

Las segundas partes en este caso son estupendas. Entra de lleno en el aspecto más dinámico del hobby y lo explica todo. Desde que tiene que hacer un barco para flotar hasta los distintos sistemas de impulsión sin olvidar ninguno. El único barquito teledirigido que tengo, lo hice guiándome en gran medida por este libro y funciona estupendamente.

En cuanto a la calidad de las fotografías no es tan buena como el tomo anterior, pero no desmerece ya que lo importante son las tablas y esquemas que aporta.

MODELISMO NAVAL 5: TÉCNICAS AVANZADAS Camil Busquets. Cúpula, 2001. 192 págs.

El tercer y ultimo (esperemos que solo por el momento) libro de Camil Busquets en esta colección.

No contiene técnicas específicas sobre el modelismo en si (no enseña paso a paso a

hacer un cabrestante de manera perfecta, por ejemplo) pero define muy bien el concepto de mejora del barco y como llegar a

plasmarlo en la realidad sin perder de vista las distintas partes del barco. Me explico: el capitulo dedicado al casco no explica como conseguir mágicamente un forrado perfecto, pero indica cuales deben ser las características y mejoras para conseguir un casco espléndido, sin entrar en como eran los cascos de las urcas venecianas del s.XVI, pongamos por caso.

Tremendamente recomendable en cuanto se tiene un poquito de nivel

HISTORIA Y ENSAYO

LA ARMADA GUARDACOSTAS DE ANDALUCÍA Y LA DEFENSA DE LA CARRERA DE INDIAS (1521-1559) Esteban Mira Caballos. Editorial Muñoz Moya, 1998. 99 págs.

Un libro muy sintético y un poco espeso de leer donde el titulo no engaña. Se dedica por entero a la formación, peculiaridades y resultados de los primeros pasos para defender el comercio con las Indias de los ingleses, holandeses, franceses y otros.

Concreta mucho en fechas y te hace aproximarte a la enorme precariedad y gran dificultad de la tarea encomendada a estos pocos barcos que pusieron las bases de lo que Montgomery llamo “la batalla mas larga de la Historia”.

LA GUERRA DEL CARIBE EN EL s. XVIII Servicio Histórico Militar, Museo del Ejército y Juan Martín Zapatero, 1990. 483 págs.

Un libro bastante exhaustivo sobre uno de los conflictos navales más grandes y más desconocidos de las Historia. Como los ingleses durante el s. XVIII, en plena época de su esplendor naval, intentaron frustradamente conquistar partes de la América española y como fracasaron estrepitosamente en el intento (quizás por eso no sea un hecho tan conocido).

El libro es de lectura más bien espesa y de formato bastante incomodo al ser muy grande, pero merece la pena su lectura por la cantidad de cosas que cuenta. Eso si, muy poca atención a los barcos en concreto que participaron y un repaso minucioso a las fortalezas y puntos defensivos españoles a lo largo y ancho de todo el Caribe. También merece espacial atención la estrategia de la época con el concepto de “Las llaves de las Indias”.

LAS FLOTAS DE LA NUEVA ESPAÑA Marvying Francis Lang. Editorial Muñoz Moya, 1998. 352 págs.

Es, hasta cierto punto, la continuación de "La armada guardacostas de Andalucía...". Llega mas lejos en el tiempo (hasta principios del s.XVIII) y en el tamaño, pues es tres veces mas grueso por lo menos.

Describe de manera amena los entresijos del comercio con las India, la necesidad de las Flotas de Indias y profundiza en el tema del azogue.

Casi la mitad del libro es una relación de todas las Flotas de Indias, su composición y avatares.

MAR BRAVA. CORSARIOS, PIRATAS Y NEGREROS ESPAÑOLES G. González de Vega. Ediciones B, 1999

El de los piratas y su falsa imagen romántica es uno de los tópicos más clásicos del mundo del mar. Este libro se encarga de destruir muchos de ellos a lo largo de varios relatos no novelados sobre los individuos españoles que practicaron piraterías y otras actividades marítimas despreciables durante toda la historia.

No es en absoluto un libro "técnico", si no una serie de relatos mas o menos historiados.

No deja de estar curioso y, a mi modo de ver bastante bien documentado, pero como el lo único que he leído sobre el tema lo mismo me están vendiendo la moto.

REGIMIENTO DE NAVEGACIÓN Pedro de Medina. Editorial París-Valencia. Edición facsímil de la de 1563.

Otro facsímil de la editorial Paris-Valencia que en este caso reproduce uno de los primeros y más importantes libros de navegación del s.XVI.

Al estar en caracteres góticos en incomodísimo de leer, pero la información que contiene merece la pena al hacer darnos cuenta de la precariedad y la inseguridad de las navegaciones de la época, lo que nos lleva a meternos más de lleno en el mundo de las naves que queramos representar.

Por otra parte es uno de los clásicos más importantes a un precio muy asequible.

OTROS LIBROS APETECIBLES

ARCHITECTURA NAVALIS MERCATORIA Fredrik Henrik af Chapman

El que dicen los ingleses que es el libro más importante sobre construcción naval de s. XVIII. Habría que verlo, pero de los que no cabe duda es que viendo algunas de sus láminas es muy muy apetecible.

Que yo sepa es carísimo, pero en Cal-Matías[1] tiene una versión más económica que solo incluye los planos.

[1] http://www.calmatias.com

HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA

De Fernández Duro. Sé que son varios volúmenes y que lo venden en el Museo Naval de Madrid.

Teniendo en cuenta la erudición del autor sobre estos temas y los libros que ya he leído suyos, es uno de los que más ganas tengo de tener desde hace más tiempo. El problema, como siempre, el precio.

LA ETERNA VELA

Otro de Camil Busquets que ojeé el otro día en una librería. Vienen cosas que no vienen en ningún otro sobre navegación y tiene una cantidad de fotografías de muy buena calidad y unas paginas dedicadas a como se saca un buque a vela del puerto. Me muero de curiosidad.

ATLAS DE APAREJAR LAS MANIOBRAS DE LOS BUQUES

Se que son dos volúmenes sobre la jarcia de los barcos. No se muy bien a que época se estarán refiriendo, pero uno es el texto y el otro solo laminas. De lo que no tengo duda es que algo sacaré en claro de este libro. Además los libros de esta editorial no son caros.

El problema: esta agotado y pendiente de reimpresión.

LOS BARCOS ESPAÑOLES DEL SIGLO XVI Y LA GRAN ARMADA. J. L. Casado Soto. Ed. San Martín; Madrid 1988.

Solo lo conozco por la referencia de una web[2], pero con el titulo que tiene no me parece que haya que saber mucho más. De lleno en uno de mis siglos favorito.

LAS ARMADAS DE FELIPE II. R. Cerezo Martínez. Ed. San Martín; Madrid 1988.

Exactamente igual que el anterior. Supongo que estará más dedicado a la formación de escuadras “continentales” que a los viajes a las Indias. Ya veremos.

JOSÉ ROMERO FERNÁNDEZ DE LANDA UN INGENIERO DE MARINA DEL SIGLO XVIII. José Mª de Juan García Aguado. Ed. Universidad de la Coruña 1999.

La verdad es que el que quería era el original (se entiende que el texto, no el libro original), pero algunos compañeros de un destacado foro de modelismo naval[3] me hicieron ver que donde estaba la información era en este otro y que el original sobrepasa mi prosupuesto para libros de las tres próximas décadas. Gracias.

[2] http://naviost.iespana.es/naviost/
[3] www.modelismonaval.com

HISTORIA DE UNA ESTAFA
Por Borja García Cabellos

Corría el principio del siglo XIX, un siglo nefasto en nuestra historia reciente, en que a España le sucedió de todo:

Los Franceses nos invadieron, y tuvimos nuestra triste guerra de la independencia, que a la postre dejó unas cuantas cosas claras, al menos desde mi punto de vista:

- Los franceses son una mala compañía.
- Los españoles somos un desastre organizativo y nuestras autoridades, léase reyes y validos, ha dejado mucho que desear a lo largo de gran parte de nuestra historia
- Los Ingleses, Dios les confunda, son un aliado mas fiable, aunque en ningún momento hay que olvidar que, como buenos mercaderes, solo sirven a sus intereses.

Como segundo punto además de la invasión francesa, las colonias de ultramar comenzaron a rebelarse. Esto hubiera ocurrido antes o después, era un paso lógico y natural, habida cuenta de que ya se había producido la independencia de los Estados Unidos de Norteamérica (mal llamados americanos hoy en día).

Así mismo era necesario dar de baja un gran número de barcos a causa de la inoperatividad de los arsenales españoles, para poder realizar las tareas de mantenimiento y reparación de los navíos existentes.

Por último, y no menos importante, ya que todos estos hechos están interrelacionados entre si, y unos son consecuencia de los otros, perdimos una buena y valiosa parte de la flota en Trafalgar, y no solo barcos, sino también valientes e irreemplazables marinos y marineros.

Realmente no se perdieron tantos barcos, es cierto, pero si supone una cantidad enorme si pensamos en las posibilidades existentes en ese momento de reponer las perdidas: es decir, ninguna. Así pues desde este punto de vista nuestras pérdidas fueron cuantiosas, tanto cuantitativa como cualitativamente hablando.

Con la restauración de la monarquía española en la figura de Fernando VII, una monarquía absolutista (aunque el título no se a que viene, por que realmente las anteriores no le llevaban mucho...) hubo algunas cabezas pensantes que se dieron cuneta de la urgente necesidad de reponer las pérdidas y crear nuevamente una marina fuerte, estable y bien dotada, capaz de llevar el poder de la corona allí donde fuera necesaria, en forma de potencia artillera y fuerzas de combate.

Pese a la existencia de astilleros con experiencia en la construcción de excelentes navíos, que además contaban con maderas duras de América (como por ejemplo en los astilleros de La Habana), al rey no se le

ocurrió mejor idea[1] que tratar de agenciarse una flota completa, inicialmente cinco navíos y tres fragatas, comprándola ya construida a su "amiguete" el Zar Alejandro I de Rusia, buscando obtener barcos de forma inmediata, en lugar de reactivar los astilleros españoles, y de paso darle un impulso a otros aspectos de la economía.

Tened en cuenta que estamos hablando de 1817, es decir, una época en que ir de Madrid a Barcelona era una aventura, irse a comprar unos barcos de guerra a Rusia es como ir al fin del mundo. Es como si para comprarnos hoy en día un coche usado, lo encargáramos a un concesionario sito en la Luna, por supuesto un modelo que aquí no hay: ni podemos probarlo, ni podemos verlo antes de que nos lo envíen, por lo que la empresa es cuanto menos arriesgada; si a esto unimos el hecho de que el vendedor solo se compromete a mandarnos un coche de segunda mano, que funcione y que lleve algo de gasolina en el depósito, lo que podemos encontrarnos al abrir el paquete puede ser de traca.

Pues esto es exactamente lo que hizo el inepto del rey y claro, los resultados fueron los que cualquiera pueda imaginar.

Antes de continuar es conveniente hacer un pequeño paréntesis para comentar como se iba a pagar esta pequeña flota, ya que España tenía las arcas algo parcas.

Como resultado del Convenio de Viena firmado por nuestro país renunciando al tráfico de esclavos (habéis leído bien, la muy católica España sacaba pingües beneficios de comerciar con seres humanos) Inglaterra tenia el compromiso de pagar a la corona la bonita suma de 400.000 libras esterlinas, o lo que es lo mismo, 41.500.000 reales de vellón[2], que Fernando VII decidió serían parte del pago de "sus" barcos.

Bien, pues hete aquí que el Rey, nuestro señor Don Fernando VII decidió hacer todo el negocio dejando a un lado a la principal parte implicada: la Marina Española. ¿A alguien realmente le Sorprende?.

Don José Vázquez de Figueroa[3], a la sazón ministro de marina, solo recibió una

[1] No soy historiador, así que permitidme que NO sea imparcial y objetivo. Me hierve la sangre cuando leo o escribo estas cosas.

[2] 1 libra equivalía a 103,75 reales

[3] Gaditano, estudió en Vergara e ingresó como guardiamarina en El Ferrol; estudió ampliamente matemáticas, astronomía y náutica, y fue profesor de la primera materia en el colegio de guardiamarinas y trabajó en el observatorio. Asistió al sitio de Tolón, desempeñó varias comisiones en las costas italianas, luchando con los ingleses, y llevó socorros a las plazas del norte de África; llevando uno al Peñón de la Gomera tuvo que sostener una larga pelea con barcos ingleses, cayendo prisionero, pero pasó el convoy (1798), recobrando pronto la libertad. Formó parte de la comisión para la redacción de las ordenanzas de Marina y en 1810 se halló en Cádiz, que fortificó. Nombrado ministro de Marina para la Regencia (23-VI-1811 a III-1813), fue también ministro de Hacienda dos meses en 1812; envió tropas a América para combatir la insurgencia, organizó la Marina y restableció en Cádiz el Depósito Hidrográfico. Fernando VII al regresar le nombró consejero de Estado y en 1816, ministro de Marina en el primer periodo absolutista de su reinado, sustituyendo a Salazar. Suprimió la Dirección General de la Armada, sustituyéndola por el Almirantazgo, intentó reformar y mejorar la Marina y que se aceptaran los planes hacendísticos de Martín Garay. Informó al monarca del negocio de la compra de barcos inútiles a Rusia, gestionada en España por a embajador Tatischev; el rey, más afecto a la camarilla, le exoneró, desterrándole a Santiago de Compostela, donde estuvo preso (1818), sustituyéndole en el ministerio Hidalgo de

notita manuscrita del rey comunicándole la llegada de los barcos al arsenal de La Carraca, en Cádiz y "calzándole" la obligación de alistarlos con lo necesario (hombres, pertrechos) a la mayor brevedad posible y a utilizarlos de forma prioritaria tan pronto fuera menester.

Tuvo que ser digna de ver la cara de este buen señor al recibir el billetito de parte del rey.

Y aún mas impresionante debió ser su cara y las del resto de marinos encargados de la inspección que hicieron "siguiendo el reglamento" a la susodicha flota. Parece que hay versiones contradictorias en cuanto al dictamen que emitieron. El mas fiable, y con más visos de ser real, como veremos mas adelante, es el que decía que los barcos estaban en un estado verdaderamente lamentable. Con las maderas de la arboladura resecas y estropeadas por falta de un adecuado mantenimiento, las de la obra muerta prácticamente podridas; de la obra viva mejor no hablar.

Parece ser que la madera empleada en su construcción era el pino, lo cual era habitual en los barcos de los países con aguas frías, y mas en Rusia que construía con unos objetivos de durabilidad totalmente distintos de los que se seguían en los arsenales Españoles, que empleaban roble (los peninsulares) y maderas duras de América.

Hubo otro informe, "para la prensa" en el que se hablaba de los magníficos buque llegados de Rusia, con los que España iba a recuperar su esplendor y poderío naval de antaño. En fin...

De hecho, en el momento de la arribada parece ser que el aspecto que ofrecía la flota rusa era el de un conjunto de barcos que volvieran de una combate, no de "transito" entre San Petersburgo y Cádiz. Para que el lector se haga una idea del estado y del navegar que habían tenido estos navíos, baste decir que emplearon 146 días en cubrir un trayecto que, para repatriar a los marineros rusos que los habían traído, los mercantes empleados necesitaron solamente 55.

Como puedes imaginar, amable lector, al rey no le complajo lo mas mínimo el informe, y claro, en un arranque de real indignación, destituyó al ministro de marina y a dos de los dos capitanes encargados de redactar el informe, llegando incluso a acusarles de traidores y desleales. ¡Ahí es nada!

Cisneros. Regresó en 1820 y siguió como consejero de Estado hasta la caída del régimen liberal, en que fue de nuevo desterrado. Perdonado en 1826, se le ofreció de nuevo el ministerio, que no aceptó. En 1834 volvió a ocupar la cartera de Marina en el Gabinete Martínez de la Rosa hasta 1835. Escribió obras de Marina, como un *Diccionario teórico-práctico*, y proyectó un canal que, aprovechando ríos, uniera el mar Caribe con el Pacífico en el istmo de Tehuantepec. [O. Br-R E.] (vol.III, p.914-915).

Para redondear la faena, al este primer contingente, formado por cinco navíos de 74 cañones y tres fragatas, y probablemente por la presión social que supuso el estado de los barcos y alguna argucia diplomático-mercantil empleada por el Rey, se unieron tres fragatas más que "regalaba[4]" el Zar, en un estado semejante a los primeros.

Bien, baste decir que su vida bajo bandera española fue breve. De hecho algunos de ellos ni siquiera llegaron a salir del arsenal en que entraron para su reparación. Si le dedicáis un ratito a la tabla adjunta, os garantizo que vuestro asombro no tendrá límites.

En defensa del rey, que no era tonto del todo, hay que decir que se dejaron a deber algunos rublos que nunca se pagaron.

¡Faltaría más!

Bibliografía:

Alejandro Anca Alamillo, *Los Barcos comprados a Rusia en 1817*. Historia 16.

Antonio Alemparte Guerrero, *La escuadra Rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval nº 36.

José Fernández Gaitan, *El escándalo de los buques rusos*, Revista General de Marina.

Alfredo Florensa Medina, *Tras las huellas del San Telmo*. Revista Española de Defensa.

[4] Mas bien mandaba a otras tierras para que procedieran a su desguace.

Nombre en la armada Rusa	Nombre en la Armada Española	Número de Cañones	Puesta en Quilla	Botadura	Eslora	Manga	Calado	Servicios en la Armada Española
	NAVIOS							
Tres Obispos	Velasco	74	15/03/1810	30/9/1810	55,65	14,83	6,80	Nunca salió del Arsenal de La Carraca. Fue desguazado en 1821
Norte-Aguila	España	74	20/11/1809	9/05/1811	52,20	14,63	5,86	Salió de La Carraca hacia Cádiz en 1819. Salió a mediados de 1820 hacia el arsenal, de donde no volvió a salir. Desguazado en 1823.
Neptuno	Fernando VII	74	22/12/1812	6/06/1813	54,25	14,83	6,80	Habilitado en La Carraca, salió a cumplir una comisión en el Mediterráneo. Regresó en 1820 a Cádiz. De allí al arsenal hasta su desguace en 1823.
Dresde	Alejandro I	74	10/03/1810	19/07/1813	54,25	14,63	5,86	Salió en mayo de 1819 hacia Lima con la "División del mar del Sur". Tuvo que regresar por problemas en la arboladura entrando en Cádiz en arribada forzosa. Permaneció hasta 1820 en que fue llevado al Arsenal. Desguazado en 1823.
Lübeck	Numancia I	74	10/03/1810	19/07/1813	n/d	n/d	n/d	Alistado en La Carraca, se desplazo a Cádiz en 1819 para regresar al arsenal a mediados de 1820. También fue desguazado en 1823
	FRAGATAS							
Viva	Viva	36	8/11/1815	26/05/1816	n/d	n/d	n/d	Partió de Cádiz con la división de Ángel Labore. Tuvo que dirigirse a La Habana, donde se fue a pique.
Mercurio	Mercurio	44	14/03/1814	13/07/1815	48,53	12,65	3,86	No realizó navegación alguna bajo bandera española y fue condenada en 1822.
Patricio	Reina María Isabel	44	30/01/1814	21/06/1816	48,53	12,65	3,86	Salió de Cádiz con Rumbo a El Callao en mayo de 1818. Fue apresada por los independentistas en Talcahuano el 28 de octubre.
Ligera	Ligera	44	24/02/1815	16/08/1816	48,53	12,65	3,86	Fue enviada a Cuba, donde se hundió entrando en el puerto de Santiago.
Pronta	Pronta	36	22/09/1815	16/08/1816	n/d	n/d	n/d	Presto algunos servicios en América. Acabó su existencia en 1820
Astrolabio	Astrolabio	44	n/d	1812	n/d	n/d	n/d	Nunca pudo navegar. Permaneció en el arsenal de La Carraca hasta 1820.

COMO FORRAR LA CUBIERTA DE UN BARCO SIN QUE NOS QUEDEN ESOS MOLESTOS ZIG ZAGS EN LA LÍNEA DE UNIÓN ENTRE TIRAS.

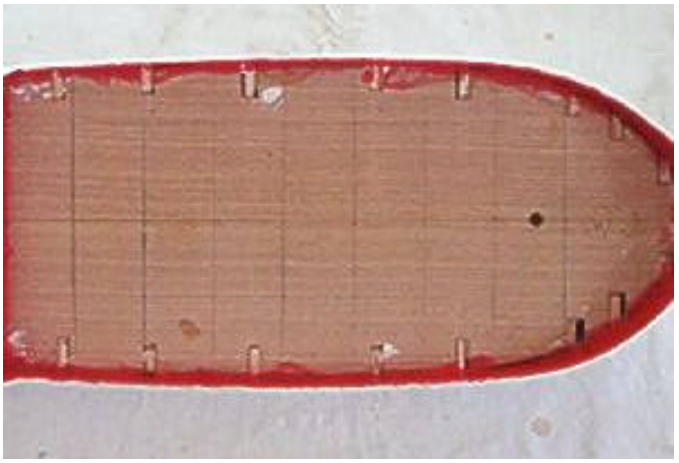
Por Angel Martinez-Conde

¿Cuantas veces tras el forrado de una cubierta nos damos cuenta que no está tan bien como pensábamos? ¿Os habéis dado cuenta que no coinciden verticalmente la línea de unión entre tiras?. Este es el sistema que utilizo yo, es una manera fácil de poder forrar una cubierta sin necesidad de elementos muy complejos sino simplemente aplicando un método distinto.

Hay personas que no les gusta el efecto ladrillo de las cubiertas, otros que tienen unos elementos fantásticos de corte, ni para unos ni otros es esta técnica, va enfocada mas para las personas, que como yo, cortamos mal, somos un poco manazas y alguna vez nos ha pasado que tras terminar una cubierta aquello parecía un zig zag mas que una cubierta alineada. Vuelvo a repetir que con este tipo de técnicas solo quiero explicar como lo hago yo, en el convencimiento que habrá personas que lo hacen muchisimo mejor, pero que a alguien, seguro le puede ayudar.

Se trata simplemente de forrar, no de acabar ni de rematar calafateando o clavando o...

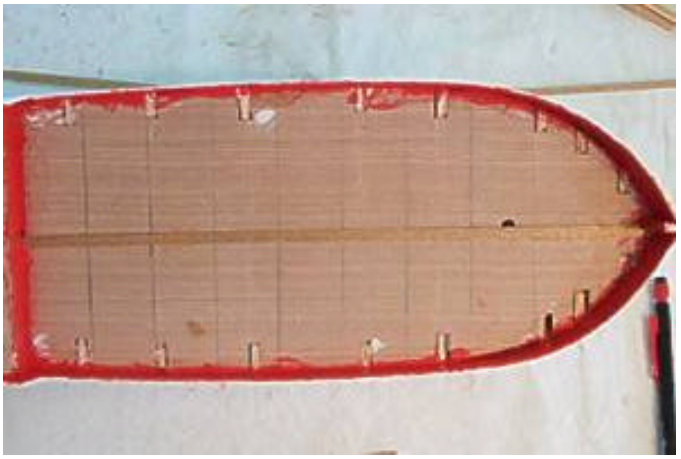
Paso 1: Esta es la cubierta principal del Nuestra Señora del Carmen un bergantín del XVIII que me encuentro haciendo en este momento. Está el casco ya terminado, he



pintado las amuradas interiormente y cuando puse la falsa cubierta me preocupé en trazar esas líneas que veis que están colocadas cada 3cms (las puedes poner a dos, a 4 eso es tu gusto).

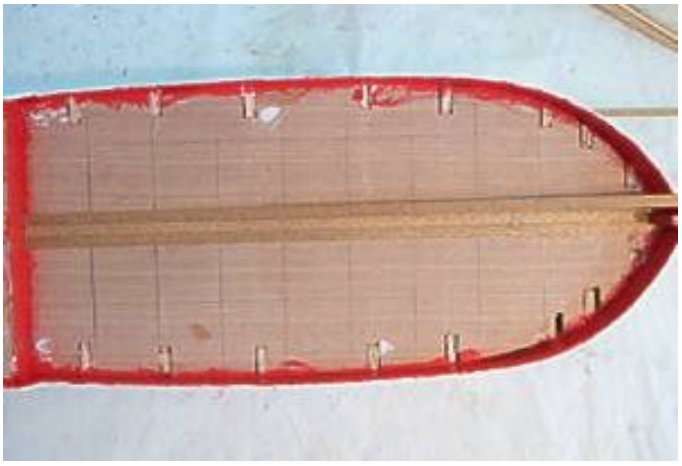
He trazado la línea de crujía (mediana del barco). Los agujeros que veis son las cuadernas que les he roto los cuernos que me ayudaron para levantar las amuradas, pero que ahora todo va a ir tapado. Voy a forrar con nogal africano, que es un color que a esta cubierta le va a ir a las mil maravillas.

Paso 2 : En las instrucciones de algún Kit que he realizado, leía "ponga una tira de forro por encima de la línea de crujía", yo



debo ser un inútil, lo reconozco, ¿pero como se puede poner algo encima de una línea sin taparla y no pudiendo comprobar si la pones bien? Las veces que lo hice no fui capaz de poner recta esa primera tira y luego me costaba mucho ir poniendo tiras paralelas!!!. Olvidémonos de este sistema. Aquí, lo que vamos a hacer es poner una tira por debajo justo de la línea, al estar viendo la línea NUNCA LA PONDREMOS TORCIDA!!!!!. Alguno preguntará ¿Empezamos a cortar tiras ya a 9 cms? NO CORTES NADA!!!!!!

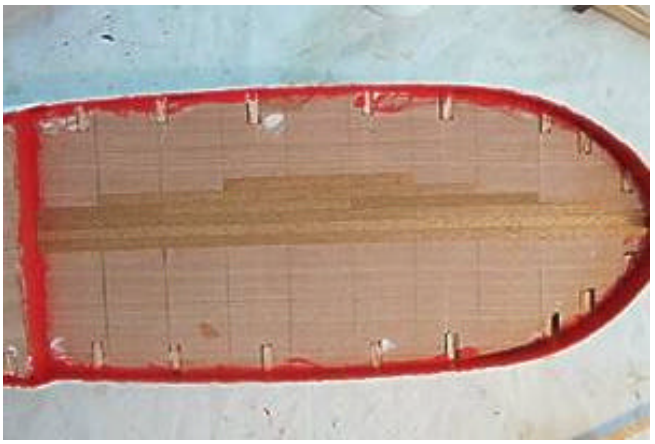
Paso 3: Junto a esa primera he puesto otra, ahora por el otro lado, la cual esta



perfectamente paralela y pegada a la primera. Vale, quedan dos tiras que no llevan cortes (los puedes hacer luego con un cutter).

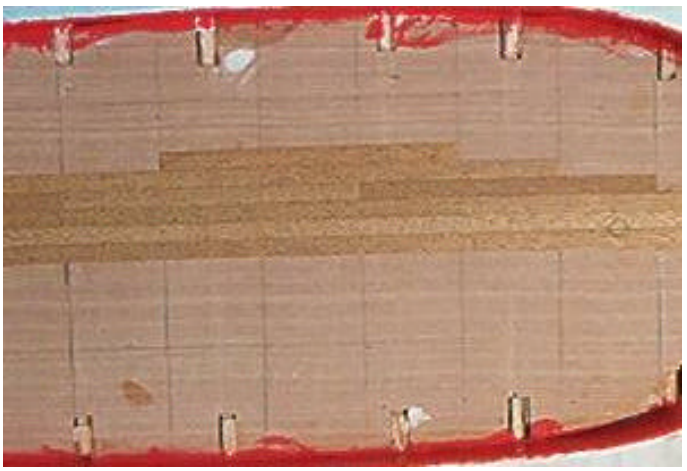
¿cual es el tamaño a cortar las tiras? Y DALE!!!!!!!!, NO CORTES NADA. Pon una nueva tira, entera, justo pegada al mamparo, ¿ves la línea de lápiz? pues esa es la medida a cortar esta tira, ahora ya puedes cortar. Cuando esté pegada, vuelve a poner la tira larga, donde esté la marca.. ahí vuelves a tener la medida de la segunda tira... y así sucesivamente.

Paso 4: Con este sistema nos olvidamos de las medidas que tienen las tiras, cada una tendrá una diferente, puede ser 9 cms y 1 milímetro o 9 cms menos un milímetro ¿y



que mas da la que mida?. En esta foto puedes comprobar con mas exactitud lo que quiero transmitirte y puedes ya ir apreciando como van quedando perfectamente alineadas las uniones entre tiras!!!

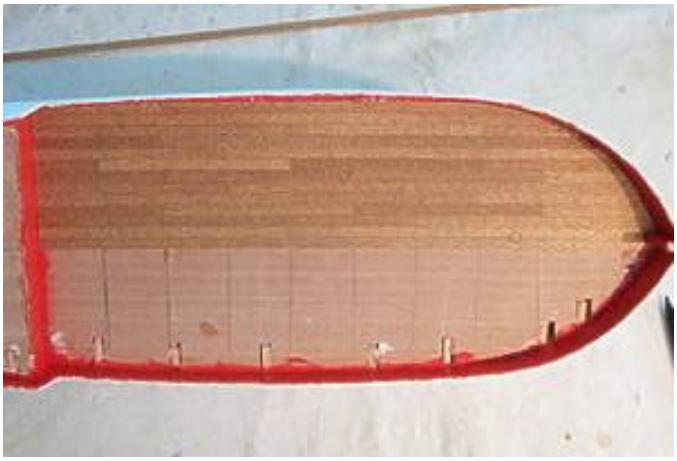
Paso 5: Ampliación de la foto anterior. Ahh se me olvidaba que cuando tapas elementos comprometidos como tinteros, tambuchos etc, tengas la precaución de ir marcándolos, que luego no tengas que ir al tiento!!!



Personalmente no me disgusta nada, es mas, lo busco, que cuando voy cortando las tiras de forro poner una de un extremo y la siguiente del otro extremo para que las

maderas sean algo diferentes y de esa sensación podéis observar en la foto.

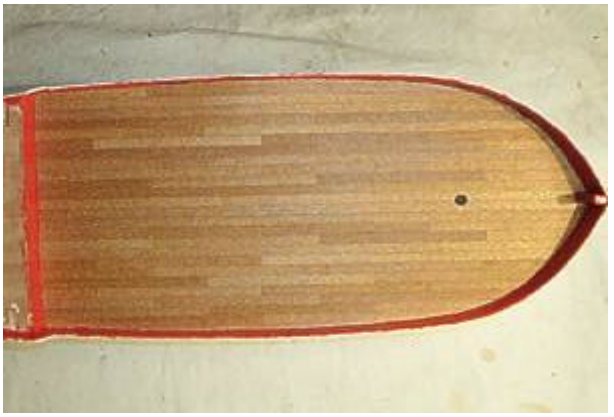
Paso 6: Pues media banda totalmente finalizada, he dejado los remates que van pegados a la amurada para el final (hay que aprovechar los trozos grandes). También



tener en cuenta que luego habrá posiblemente un trancanil que tapará todo, así que no os esmeréis excesivamente si luego se va a tapar. No os lo he dicho, pero se supone que en los extremos de las tiras que van a proa hay que darles el corte de manera que asiente bien (será normalmente curvo)

Paso 7: Pues se acabó, cubierta principal totalmente acabada y si os fijáis veréis las líneas de unión entre ellas perfectamente alineadas. ¿a que medida he cortado las tiras? pues bien, os lo aseguro NO TENGO NI IDEA, no he medido ni una sola tira, puse las líneas de lápiz mas o menos cada 3 cm, y os aseguro que la longitud de cada tira es de su padre y su madre.

Alguno dirá que este sistema es de chapuceros, pero bueno yo ni tengo elementos de corte exactos y lo reconozco, soy un manazas!



Cartas al Director

Hola Borja,

Enhorabuena una vez mas por la tirada de tan suculento y exquisito contenido de la revista. Muchas gracias por enviármela.

Por otra parte me gustaría decirte que estoy de total acuerdo con Pedro Mangado acerca de los comentarios de "historia marítima del mundo" del almirante Maurice De Brossard. Me explico:

Bien es cierto que en lo referente a la historia marítima española no es imparcial, ni cuenta por supuesto de la simpatía el autor de los españoles ni de la historia española, cosa por otra parte muy común en historiadores extranjeros. Probablemente el autor haya sido adornado con protuberancias craneales gracias a su esposa y su desliz con algún español y he ahí su animadversión a los celtiberos.

Por otra parte el tratamiento histórico de la antigüedad, expediciones egipcias, persas, el Mare Nostrum romano etc..., tiene cierto rigor e imparcialidad como también lo tiene la mayoría del contenido de la obra. La obra no es todo lo amena que debería ser, cosa difícil de hacer dada la gran cantidad de anécdotas y de curiosidades que el autor no dice o lo dice con muy poca gracia...La lectura es engorrosa (probablemente se le eche la culpa al traductor).

Efectivamente Pedro M. acierta que el contenido es tendencioso y aún así recomiendo la obra por varios motivos, en primer lugar por que gracias a la parcialidad del autor vemos los acontecimientos históricos desde otro punto de vista y por otra parte un libro, por muy malo que sea, siempre es un libro y fuente de cultura y de información (mi amor a los libros me impiden decir lo contrario). Como ejemplo a este último párrafo pongo como ejemplo al tratamiento de la expedición Magallanes-Elcano (ja, ja no podría ser de otra manera, últimamente estoy algo docto en esta materia): El autor se basa en el material archiconocido de Antonio Pigafetta, empleado como escribiente, que embarcó en la expedición en el último momento en Sanlucar de Barrameda recomendado por el embajador del Papa Leon X. Cualquier historiador serio habría consultado mas documentos (diarios de navegación, declaraciones de demás tripulantes, etc...) y haber puesto en la balanza las verdades y mentiras o bien colocar la verdad según su criterio. No ha sido el caso en esta obra. Pigafetta se ganó la vida después de la expedición contando sus memorias, repito "sus memorias"... ¿qué quiero decir con esto? que si no tenemos ni leemos "Historia Marítima del Mundo" de De Brossard no tendríamos ni idea de quien era Pigafetta ni que ocurrió con la expedición.

Un abrazo,

Pedro Cobo Gutiérrez